Chegou a Mais.Mobi.

Para simplificar, agilizar
e integrar a mobilidade
urbana da sua cidade.

A mobilidade urbana pede soluções capazes de simplificar a vida de gestores e operadores. A Mais.Mobi oferece tecnologia que vai além da bilhetagem, criando plataformas digitais que conectam sistemas e trazem inteligência para a gestão.

Com soluções customizáveis e escaláveis, apoiamos cidades e empresas a ganhar agilidade, eficiência e transparência em cada etapa da operação.

O resultado é claro:

processos otimizados, controle seguro e passageiros com uma experiência mais fluida e conectada.

Alta capacidade de operação e proximidade com o usuário.



APP

Mais de **4 milhões** de clientes cadastrados e mais de **3,5 milhões** de recargas/mês.



CLUBE DE FIDELIDADE

Mais de **1 milhão** de cadastrados que ganham descontos e benefícios em empresas parceiras.



BOTS

Assistência virtual altamente eficiente que faz **290 mil** atendimentos/mês com **95%** de resolutividade.

Mais.Mobi. Soluções para cidades que querem ir além da bilhetagem.

SAIBA MAIS

avintal

CA



PA

ÔNIBUS SOB ATAQUE: o impacto social e econômico do vandalismo

Onda de vandalismo contra coletivos compromete a mobilidade urbana, gera prejuízos milionários às empresas e agrava a vulnerabilidade de passageiros e trabalhadores do transporte

De arranhões na pintura e vidros quebrados a veículos incendiados ou utilizados como instrumento de barricadas, os atos de depredação e vandalismo contra ônibus são prática reiterada, que expõe tensões sociais e fragilidade do Estado. Para as concessionárias, os prejuízos financeiros chegam à casa dos milhões. Porém, é a sociedade quem paga a conta final, com uma série de impactos diretos àqueles que dependem desse serviço para se locomover.

Apenas um ato desses é capaz de afetar comunidades inteiras. Depredações pontuais comprometem a qualidade e o conforto do serviço, acelerando o processo de deterioração dos veículos, que em pouco tempo de uso passam a ter bancos rasgados e pichações, por exemplo. Já as destruições maiores são capazes de tirar ônibus de circulação por dias ou, até mesmo, meses.

O diretor executivo da NTU, Francisco Christovam, observa que o maior prejuízo de um ônibus vandalizado é a impossibilidade de contar com o veículo no dia seguinte. Isso gera um ciclo de perdas que agrava a precarização do transporte, retroalimentando a insatisfação popular e aumentando o risco de novos protestos, mais uma vez, tendo o veículo como alvo. "A população reclama, com razão, porque há menos ônibus circulando. Para suprir a ausência, muitas vezes precisamos deslocar veículos de outras linhas, o que prejudica inclusive pessoas de regiões que não tinham relação direta com o problema", disse.

Ele também afirma que "esse problema nunca é, de fato, um problema de transporte, mas um problema de polícia". Francisco Christovam lembra uma campanha, lançada em 2014 com o apoio da NTU, que chamava atenção pelo slogan "Ônibus queimado não leva a lugar nenhum". Na época, a capital paulista vivia uma onda de atos contra veículos que resultou, somente no primeiro trimestre, em mais de 50 ônibus queimados e totalmente destruídos.

"O ônibus foi usado como objeto de impacto, uma forma de atrair repercussão. A motivação nunca esteve relacionada à qualidade, ao conforto ou ao preço do transporte. Não eram questões ligadas ao transporte em si, e sim para chamar a atenção da mídia", reforçou.

{A} Joseph borja/Shutterstock.com; {B} Divulgação/MobiBrasil (imagem de celular); {C} Tânia Rêgo/Agência Brasil; {D} Tomaz Silva/Agência Brasil; {E} Agência Brasil

Ataques em São Paulo

Este ano, uma onda de ataques a coletivos voltou a levar medo à população paulista, expondo a riscos físicos e psicológicos profissionais de empresas de ônibus e passageiros. Entre os dias 12 de junho e 2 de julho deste ano, 280 ônibus foram alvo de depredações na Grande São Paulo. Somente na capital, foram 235 coletivos atacados. Os números são da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) juntamente com a SPTrans.

Nos meses de julho e agosto os números cresceram, ultrapassando a marca de 1.200 coletivos depredados, conforme relata o presidente da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp), Mauro Herszkowicz.

"Depredações sempre aconteceram. Pode ser por atraso do veículo, desentendimento entre motorista e passageiro, ou até como represália quando a polícia prende algum traficante. Nesses casos, os criminosos param o ônibus, mandam os passageiros descerem e ateiam fogo para chamar atenção", comentou Herszkowicz. "Infelizmente, isso não é novidade. Acontece esporadicamente há décadas, mas essa onda mais intensa esperamos que já tenha ficado para trás", completou.

No dia 27 de julho, uma investida em forma de pedradas contra um coletivo resultou em uma passageira ferida. Ela teve diversas fraturas no nariz e em outros ossos da face.



O caso aconteceu na Avenida Washington Luís, na Zona Sul da capital paulista. Por imagens de câmeras da rua, policiais da 6ª Divisão de Investigações sobre Crimes contra o Patrimônio do Departamento Estadual de Investigações Criminais (Deic) conseguiram identificar o responsável pela agressão.

Já no dia 14 de agosto, manifestantes atearam fogo contra um ônibus com passageiros dentro, na Zona Sul de São Paulo. O caso aconteceu por volta das 19h e em vídeo é possível ver que o coletivo estava lotado, por se tratar de um horário de volta do trabalho. O motorista havia tentado passar por uma área de protesto onde havia barricadas com fogo.

"Muitos atribuíram esses episódios a questões políticas ou a empresários que saíram do setor. Mas, como federação, não acreditamos nisso. Entendemos que foram fatos isolados, um ato levando a outro, espalhados por toda a capital e também pela Região Metropolitana, como Osasco, Guarulhos, Santo André, São Bernardo, e até na Baixada Santista", explica Herszkowicz.

Dentre as pessoas presas sob acusação de cometer os recentes atos de vandalismo está o funcionário público Edson Aparecido Campolongo. Ele confessou ter atacado ao menos 17 ônibus em São Paulo e cidades vizinhas e alegou ser uma forma de protestar contra o governo federal.

Além de pedras arremessadas com estilingues, Edson Campolongo utilizava coquetel molotov. Ele ainda admitiu ter agido em uma ação na Avenida Jorge João Saad, quando uma criança ficou ferida pelos estilhaços. As investigações indicam que os atos foram planejados há vários meses.

De acordo com a prefeitura de São Paulo, o cenário sobre as ocorrências de depredação ou dano ao transporte público da rede municipal "entrou no quadro regular". "Em agosto, a média diária de registros foi de 3,6 casos, patamar do período anterior à onda de ataques. Em julho, por exemplo, no auge das depredações, a média diária chegou a 12,9 casos. Entre 12 de junho e 31 de agosto, as empresas operadoras relataram que 695 veículos do sistema municipal de transporte foram depredados", informou por nota.

A SPTrans também afirmou que "os números correspondem à totalidade dos atos de vandalismo informados pelas concessionárias à SPTrans, independente da motivação do ato ou da extensão do dano causado ao veículo". "A Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte (SMT) e a SPTrans reiteram o repúdio aos atos de vandalismo e seguem fornecendo todas as informações necessárias para auxiliar nas investigações das autoridades policiais", continua o texto.

De maneira semelhante, a Secretaria de Segurança Pública do Governo de São Paulo respondeu que "o inquérito policial que apura os ataques a ônibus na capital segue em trâmite pelo Departamento Estadual de Investigações Criminais (Deic). Nenhuma linha de investigação é descartada, e diligências estão sendo realizadas para o completo esclarecimento dos fatos e conclusão do inquérito".

No texto, a secretaria acrescenta: "Vale destacar que o trabalho integrado das forças de segurança para coibir os atos de vandalismo resultou na prisão de mais de 20 infratores. Atualmente, o número de ocorrências voltou ao nível de normalidade, com monitoramento contínuo por parte das polícias para elaboração de estratégias para enfrentamento".



Barricadas no Rio de Janeiro

No estado fluminense, a onda de ataques a coletivos se agrava com a disputa por territórios pelo crime organizado. De acordo com o diretor de Comunicação e Relações Institucionais no Rio Ônibus, que é o Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro, Paulo Valente, para facilitar o mapeamento as ocorrências foram divididas em três tipos principais de vandalismo.

"Primeiro, a gente tem o ônibus depredado no dia a dia. É o estudante que picha o ônibus, é a pedrada no para-brisas, o roubo de equipamentos de dentro do veículo. Outro é o vandalismo em épocas de praia. Todo final de semana que faz muito calor as praias lotam e, na saída, especialmente da zona sul em direção à zona norte, os ônibus têm para-brisas quebrados, alçapões de emergência arrancados, janelas arrancadas, as pessoas fazem arrastões, assaltam os passageiros. E há a questão da violência contra ônibus que é a utilização deles em barricadas de coletivos incendiados", relatou.

Entre janeiro e agosto deste ano, o Rio Ônibus contabilizou quatro coletivos incendiados, 1.450 veículos vandalizados e 435 linhas desviadas em decorrência de riscos de ataque. O levantamento também indicou 108 ônibus utilizados em barricadas. Para as empresas, o prejuízo chegou a R$ 17.343.340,00.

Já o ano de 2024 fechou com um ônus para as empresas concessionárias de transporte público de R$ 30.543.900,00 em decorrência desses atos. Foram 11 ônibus incendiados, 2.326 vandalizados, 191 linhas desviadas e 119 barricadas com transporte público como artefato.

"Nos últimos anos temos notado redução no número de ônibus incendiados, mas está tendo aumento no número de utilizados em barricadas", comentou Paulo Valente. "Os ônibus utilizados em barricadas ficam fora de operação, e a linha é prejudicada por horas".

A prática da barricada com veículos coletivos se tornou tão comum no Rio de Janeiro que os criminosos que realizam esses atos passaram a ser chamados de "gerentes de barricada". A função deles é instalar bloqueio em comunidades cariocas para dificultar o acesso da polícia. As barricadas com ônibus são chamadas de barricadas móveis, e nesses casos acontece o sequestro do veículo, que é levado até o ponto de bloqueio.

O Rio Ônibus tem pedido o apoio das autoridades de segurança para mitigar esses episódios. "Nós entendemos de transporte público, não de segurança, e não temos autonomia nem ferramentas para implementar qualquer medida de segurança. A gente age preventivamente, desviando as linhas quando sabemos de riscos ou evitando entrar em região de confronto, por exemplo", afirmou o porta-voz.

À Revista NTUrbano, a Secretaria de Segurança Pública do Rio de Janeiro informou que "o comando da corporação iniciou uma série de reuniões com representantes do Sindicato das Empresas de Ônibus da Cidade do Rio de Janeiro (Rio Ônibus), visando o alinhamento de estratégias para a segurança de rodoviários e passageiros que circulam nos coletivos em toda a cidade. Já foi definida a comunicação prévia das operações policiais aos representantes, propiciando a avaliação e o planejamento necessários por parte dos referidos gestores".

O encontro aconteceu no final de agosto. Na ocasião, foi criado um grupo de trabalho para tratar do assunto. "Conversamos e expusemos problemas do quotidiano. Temos conseguido uma comunicação mais rápida sobre a realização de operações. Agora estamos vendo a questão de câmeras de segurança nos terminais, dentro de ônibus e o uso de biometria", completou Paulo Valente.

Incêndios no Espírito Santo

Em pouco mais de 20 anos (entre 2004 e 2025), 100 ônibus do Sistema Transcol, do Espírito Santo, foram incendiados. Três casos ocorreram em 2024, e outros sete em 2025. O impacto financeiro dos ônibus incendiados e que ficaram totalmente destruídos chega a R$ 80 milhões, diz o Sindicato das Empresas de Transporte Metropolitano da Grande Vitória (GVBus).

O cálculo tem como base valores atuais de um coletivo, que custa, em média, R$ 800 mil, e de um micro-ônibus, vendido por cerca de R$ 650 mil.

"Esses prejuízos recaem em todo o Sistema Transcol, especialmente nas empresas de ônibus. Mas também afetam a população, já que um ônibus novo demora em média três meses para ser fabricado, além do período dos trâmites legais para que ele entre em circulação", comentou o GVBus sobre os números apresentados.



No caso de ônibus alvo de atos de vandalismo, como apedrejamentos e depreciações, somente em agosto deste ano a Região Metropolitana da Grande Vitória registrou, em uma semana, 13 casos de coletivos do Sistema Transcol atingidos.

No dia 31 de agosto, um ônibus da linha 535 (Terminal Carapina/Terminal Campo Grande, via Terminal Jardim América/Rodovia Serafim Derenzi) foi apedrejado na Rodovia Serafim Derenzi, em São Pedro, Vitória. Uma das janelas foi atingida e teve o vidro quebrado. Não houve feridos. O motorista acionou a Polícia Militar e um suspeito foi preso.

Dias antes, na terça-feira, 26, foram sete ônibus apedrejados, na mesma rodovia.

Já no dia 25 de agosto, cinco coletivos sofreram ataques na Grande Vitória, dos quais três incendiados e que ficaram completamente destruídos, um apedrejado e um que registrou princípio de incêndio.

A violência contra coletivos e passageiros se intensificou no final de setembro na Grande Vitória, quando, em menos de 48 horas (entre os dias 19 e 20), criminosos atearam fogo a três ônibus. Dois desses veículos estavam com passageiros, que foram obrigados a descer. Outros ônibus também foram alvo de ataques e tentativas de incêndio, mas a polícia conseguiu conter as chamas em um dos casos com a ajuda do motorista. Segundo a polícia, os ataques começaram após confronto que resultou na morte de um suspeito de envolvimento com o tráfico de drogas.

"O GVBus lamenta a depredação e a destruição de ônibus de forma criminosa e reforça que esses atos trazem prejuízos ao Sistema Transcol e aos moradores dos bairros afetados", afirmou o sindicato em nota.

O sindicato informou que para auxiliar na prevenção de crimes nos coletivos, as empresas operadoras do Sistema Transcol investem em equipamentos e atuam em parceria com a polícia. "Toda a frota do Sistema Transcol é equipada com câmeras de videomonitoramento. Assim, nos casos de roubo, furto, ou qualquer outra ocorrência criminal, as imagens das câmeras ficam à disposição da polícia para ajudar nas investigações. Somente a autoridade policial pode liberar essas imagens. Os motoristas também são orientados a registrar o boletim de ocorrência e a conduzir a vítima até a delegacia, para também registrar o boletim", conclui a nota.



CONGRESSO DISCUTE PUNIÇÃO MAIS DURA PARA ATAQUES A ÔNIBUS

A onda de ataques a ônibus registrada nos últimos meses reacendeu o debate sobre a gravidade dessas práticas e a necessidade de respostas mais firmes do poder público. Para o coordenador do Núcleo Jurídico da NTU, Ivo Palmeira, os episódios ultrapassam a classificação de simples atos de vandalismo e devem ser tratados como crimes graves.

"É um crime de potencial elevado. A partir do momento em que se ameaça um objeto para causar dano ou pavor à população, já se configura crime. Não se trata de algo culposo, mas doloso, quando há a intenção de causar o dano", afirma. Ele diz que o risco de tragédias é alto, mesmo em situações aparentemente banais. "Se alguém arremessa uma pedra contra um ônibus, um trem ou um metrô, o nível de dano pode ser enorme. Imagine se atinge o motorista, o veículo capota e várias pessoas ficam feridas ou com sequelas", alerta Palmeira.

O tema ganhou força no Congresso Nacional, com a tramitação do Projeto de Lei nº 3308/2025, de autoria do deputado federal Maurício Neves (PP-SP). A proposta altera o Código Penal para tipificar como crime específico o "atentado contra a segurança de transporte público coletivo urbano de passageiros", prevendo penas de 4 a 8 anos de reclusão, além de multa, para atos de vandalismo, depredação ou incêndio contra ônibus e metrôs.

O texto estabelece ainda agravantes: a pena pode ser aumentada em caso de lesão corporal e chegar a 30 anos de prisão se a ação for praticada por facção criminosa ou sob coordenação organizada.

Segundo a justificativa do parlamentar, a medida busca corrigir uma lacuna legal, já que esses ataques vinham sendo enquadrados em tipos penais genéricos como "dano qualificado" ou "incêndio", resultando em punições consideradas brandas. "Proteger o transporte coletivo é proteger o cotidiano da maioria da população brasileira", defende Neves, ressaltando que se trata de um serviço essencial previsto na Constituição como direito social. Se aprovado, o projeto representará um avanço no combate à impunidade, reforçando a proteção de passageiros, trabalhadores e do patrimônio público e privado que compõe o sistema de mobilidade urbana.

Para Palmeira, a discussão no Congresso é necessária diante do cenário atual. Na avaliação do especialista, a legislação vigente já prevê penas para crimes como lesão corporal, tentativa de homicídio e dano ao patrimônio, mas a efetividade depende da atuação das autoridades. "Cabe à autoridade policial priorizar os inquéritos, investigar e prender os criminosos".

Ele compara os ataques recentes às práticas de incêndio de ônibus que já marcaram episódios anteriores no país. "O ônibus tem sido usado como instrumento para a prática de crimes. Se antes eram apenas incendiados, agora vemos um novo viés: passageiros sendo colocados em risco com pedradas", ressalta.

Para o coordenador da NTU, a resposta passa por política clara e permanente de segurança voltada ao transporte coletivo. As secretarias de Segurança Pública precisam, diz ele, priorizar medidas específicas para o transporte público. "A Constituição determina que o transporte público deve ser prioridade, e isso exige atenção especial, esquemas de proteção e planejamento para evitar danos. É preciso uma política estruturada, não apenas respostas pontuais", conclui.